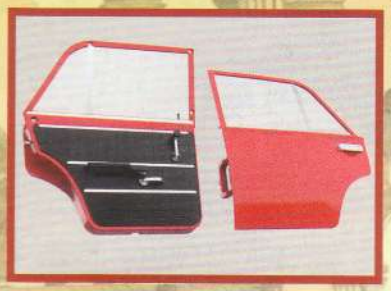
Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ



СБОРКА МОДЕЛИ

№ 91

ВАЗ
И МИКРОЛИТРАЖКА

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ
ISSN 2618-7248
00091
9 772618 724302

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 91, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 200 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 05.03.2020.
Дата выхода в свет: 30.07.2020.

Фотографии и иллюстрации:
6 © Юлия Ухина/Фотобанк Лори; 7 (вверху) © ИТАР-ТАСС/ Виталий Белоусов, (справа) © РИА Новости, (внизу) © частная коллекция; 8 (вверху) © РИА Новости, (в середине) © Созинов Виталий, Хамельянин Геннадий/Фотохроника ТАСС, (внизу) © Silar/Wikimedia commons; 9 (вверху) © JasonVogel/Wikimedia commons, (внизу) © AlfvanBeem/Wikimedia commons; 10 (вверху) Glunggenbauer/ Wikimedia commons, (внизу) © Threecharlie/Wikimedia commons; 11 (вверху, внизу слева) © akg-images, (внизу справа) © JasonVogel/Wikimedia commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Установка петли и стеклоподъемника левой задней двери

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

ВАЗ и микролитражка

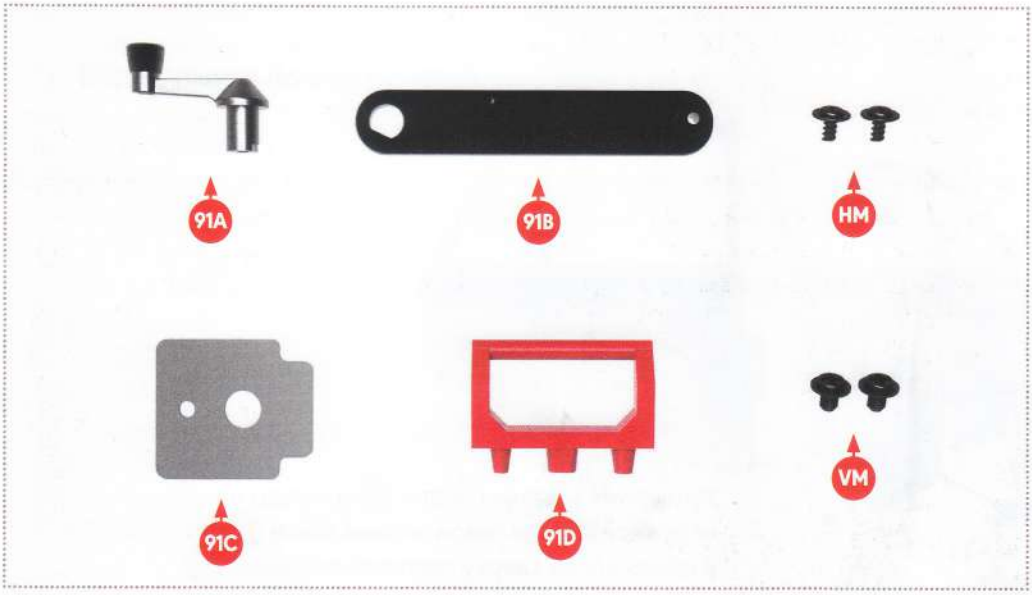
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Амфибия «Фольксваген тип 166»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

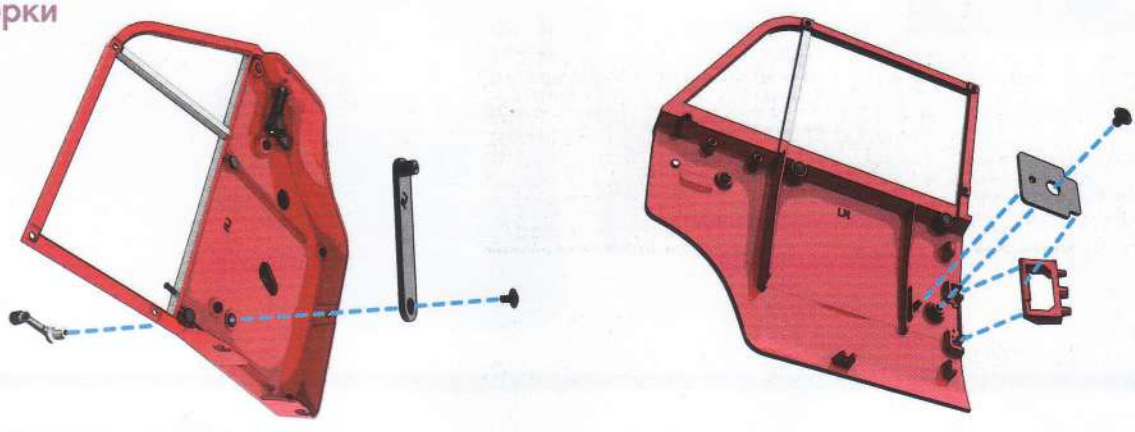
Установка петли и стеклоподъемника левой задней двери

Используя полученные с этим номером детали и ранее собранные узлы, установите стеклоподъемник и дверную петлю на левую заднюю дверь вашей модели ВАЗ-2101.

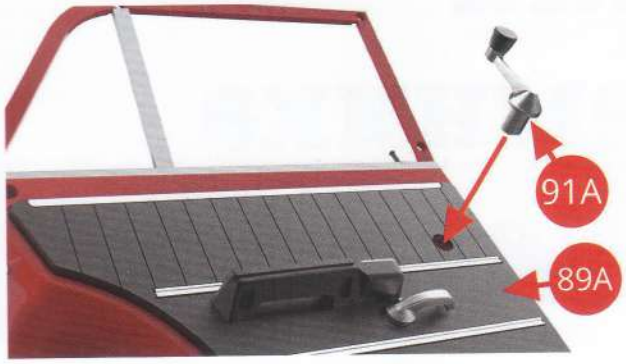


- 91A Ручка стеклоподъемника
- 91B Рычаг стеклоподъемника
- 91C Листовая пружина
- 91D Дверная петля
- HM Винт М1,7 × 3,0 × 5,0 мм (2 шт.)
- VM Винт М2,3 × 3,0 × 5,0 мм (2 шт.)

Схемы сборки

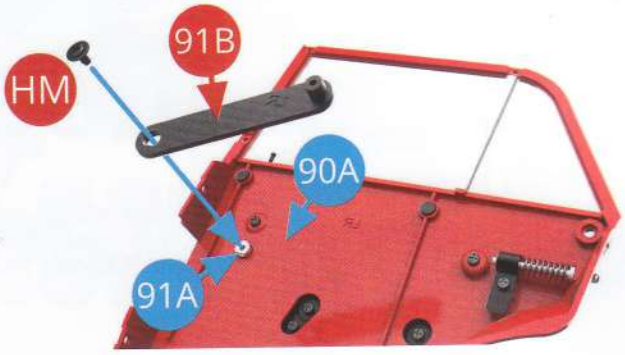


1



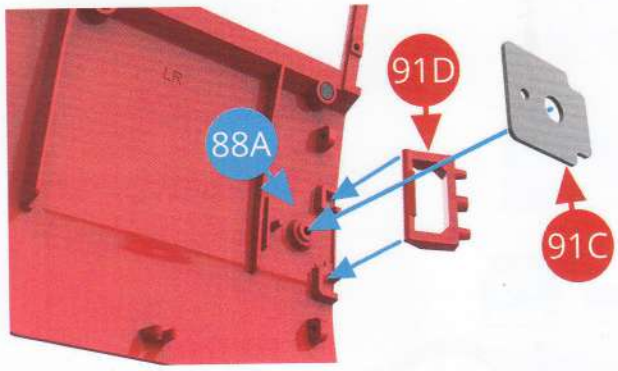
Установите ручку стеклоподъемника 91A на обивку левой задней двери 89A.

2



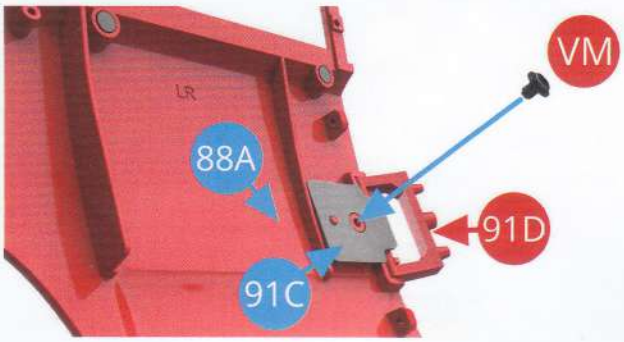
Закрепите ручку стеклоподъемника 91A на обивке левой задней двери 89A через рычаг стеклоподъемника 91B с обратной стороны на внутренней панели левой задней двери 90A винтом HM.

3



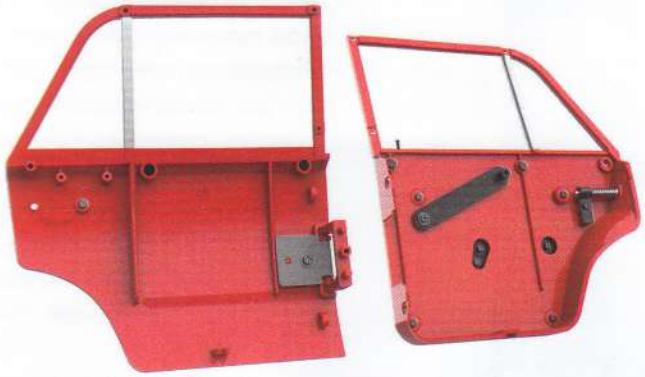
Установите дверную петлю 91D в гнездо на наружной панели левой задней двери 88A и прижмите ее сверху листовой пружиной 91C.

4



Закрепите винтом VM прижатую листовой пружиной 91C дверную петлю 91D в гнезде на наружной панели левой задней двери 88A.

Виды узлов после сборки



Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

ВАЗ и микролитражка

Первые попытки разработки микролитражного автомобиля были предприняты на ВАЗе еще в начале 1970-х годов. И вот спустя 10 лет идея вновь вернулась на завод в виде приказа министра автомобильной промышленности. Круг замкнулся.

Изначально микролитражка задумывалась как транспортное средство для инвалидов и должна была заменить изрядно устаревшую к концу 1970-х годов мотоколяску С-3Д (СЗД), выпускавшуюся Серпуховским мотоциклетным заводом. Собственно, серпуховчане и стали первыми генераторами идеи.

От мотоколяски к автомобилю

Что же такое мотоколяска? Все просто: это моторизованная инвалидная коляска, то есть транспортное средство для людей, не имеющих рук или ног. Все помнят эпизод из фильма Леонида Гайдая «Операция "Ы" и другие приключения Шурика» – скандал из-за неправильно припаркованного на колхозном рынке маленького автомобильчика, на котором разъезжает неразлучная криминальная троица Трус, Балбес и Бывалый. Маленький автомобильчик в кадре – это мотоколяска СМЗ С-3А, выпускавшаяся на Серпуховском мотоциклетном заводе с 1958 по 1970 год. До нее мотозавод выпускал трехколесные мотоколяски: С-1Л и слегка модернизированную С-3Л, у которых управляемым было лишь переднее колесо. В 1970 году на смену С-3А пришла более современная мотоколяска С-3Д с закрытым двухместным трехобъемным кузовом, разработанным в НАМИ. Начинка машинки изменений почти не претерпела. Столь архаичная конструкция даже в начале 1970-х годов выглядела полным анахронизмом. Неказистое и невероятно трескучее средство

СМЗ С-3Д – двухместный четырехколесный автомобиль-мотоколяска Серпуховского автозавода. 2013 год.

Раритетный автомобиль СМЗ С-3А на международной выставке «ИНТЕРАВТО-2005». 2005 год.

передвижения для людей с ограниченными возможностями – своеобразный гибрид микроавтомобиля и «механического протеза». Достаточно сказать, что на нем даже отопителя не было!

Группа молодых специалистов СМЗ мириться с подобным положением дел больше не захотела. Взяв в союзники заместителя главного конструктора А. Попова, они пошли «к верхам» с целью доказать, что серпуховскому предприятию необходим новый объект для производства. И, не тратя времени даром, занялись делом. Первые эскизные проработки нового автомобиля вышли из-под руки дизайнера Ю. Данилова уже в 1971 году. Но добиваться «правды» серпуховчанам пришлось долго, целых 10 лет! 26 апреля 1982 года Минавтопром выпустил, наконец, приказ № 135, возлагавший работы по проектированию автомобиля особо малого класса для инвалидов на конструкторский коллектив Волжского автозавода, при участии конструкторов СМЗ и НАМИ.

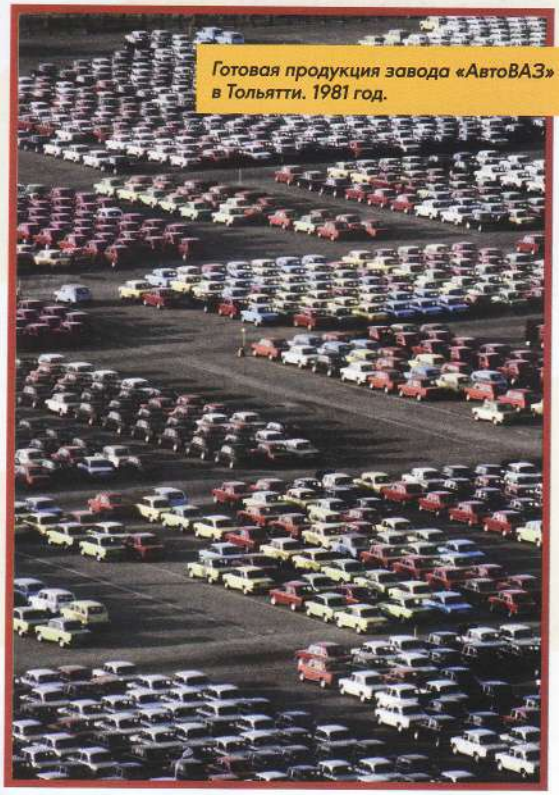
Почему так, почему не в Серпухове? Дело в том, что существующие производственные возможности СМЗ не позволяли развернуть производство современного автомобиля, даже микро. Было необходимо строить новый завод, а на это денег в бюджете просто не было.

Начало пути

Серпуховской мотоциклетный завод начиная с 1979 года вел работы по созданию альтернативы мотоколяске С-3Д совместно с НАМИ. В НАМИ за отправную точку взяли подходивший по габаритам кузов выпускавшегося по лицензии в Польше микроавтомобиля «Фиат 126р Малюх» («Малыш») с продольно расположенным сзади двухцилиндровым мотором воздушного охлаждения, который послужил в качестве «мула» (носителя агрегатов). Так как автомобильного двигателя подходящего типа в СССР до этого не выпускали, силовой агрегат также позаимствовали у «Малюха», но перенесли его вперед и адаптировали под привод на передние колеса

Новая идеология

Изначально задуманный как автомобиль для инвалидов, проект был расширен до идеологии бюджетного автомобиля – недорогого, простого и симпатичного. Основными покупателями должны были стать молодые семьи, чей достаток не позволял приобрести более солидную машину.



Готовая продукция завода «АвтоВАЗ» в Тольятти. 1981 год.

Польский «Фиат 126р Малюх». Конец 1970-х годов.

Легковой автомобиль ВАЗ-1111 «Ока». 1988 год.

(НАМИ-0219М, НАМИ-0231). Впоследствии был спроектирован и изготовлен оригинальный кузов (НАМИ-0266).

К 1982 году, когда к проекту подключились технологи СМЗ, хорошо знавшие скромные возможности своего завода, он вылился в достаточно примитивную конструкцию микроавтомобиля СМЗ-1101, получившего название «Ока» – в честь реки, на которой располагается город Серпухов.

В соответствии с упомянутым приказом № 135 группа конструкторов ОГК СМЗ в составе 8 человек в июне 1982 года выехала в командировку на ВАЗ. Возглавляли группу заместитель главного инженера И. Ивенский и заместитель главного конструктора А. Попов. Группа привезла с собой опытный образец автомобиля СМЗ-1101, изготовленный в Серпухове в начале 1982 года совместно с НАМИ. В конце июля началось его детальное сравнение с японским аналогом «Дайхатцу Куоре», предоставленным НАМИ. Однако вазовцы были от серпуховской конструкции совсем не в восторге. Тогдашний главный конструктор ВАЗа Г. Мирзоев впоследствии вспоминал:

«В 1980–1982 годах конструкторы СМЗ совместно с НАМИ разработали и изготовили опытный образец микроавтомобиля для инвалидов. Конечно, о его производстве и речи быть не могло, поскольку ни по техническому уровню, ни по производственной базе он ничему не соответствовал (все агрегаты были случайно приспособленными).

Автомобиль «Ока» (мощность – 30 л. с., расход топлива – 5,2 л на 100 км, скорость – 120 км/час). 1986 год.

На ВАЗе было принято решение оставить от автомобиля название "Ока", а все остальное делать заново. Шел третий год сотрудничества с "Порше" по созданию переднеприводной "восьмерки", и разработчики были полны желания и энтузиазма продолжить работу по новому переднеприводному автомобилю, используя весь опыт и знания, полученные на проекте 2108».

Польский «Фиат 126р Малюх». Современная фотография.

Амфибия «Фольксваген тип 166»

Война стимулирует развитие техники – правда, специфической. Если подсчитать, например, сколько конструкций автомобилей-амфибий было создано за шесть лет Второй мировой войны, то этого количества с лихвой хватит на 50 лет мирного времени.

Автомобиль «Фольксваген тип 166» на плаву. Современная фотография.

«Фольксваген тип 166» (Volkswagen Typ 166 (Schwimmwagen)) как семейный автомобиль. Современная фотография.

Одной из лучших амфибий Второй мировой стал «Фольксваген тип 166» (Volkswagen Typ 166 (Schwimmwagen)) – немецкий плавающий полноприводный автомобиль повышенной проходимости военного назначения, выпускавшийся в те годы.

История создания

В начале Второй мировой войны немецкая армия остро нуждалась в легковом автомобиле повышенной проходимости. Основной армейский легкий автомобиль вермахта «Фольксваген кюбельваген тип 82» (VW Kubelwagen Typ 82) при всех его достоинствах выступать в этой роли не мог, так как имел привод только на один задний мост. Не помогло и появление в 1939 году полноприводной версии знаменитого «Фольксвагена-жука», получившей обозначение VW Typ 87. По проходимости она безусловно превосходила «Кюбельваген», но не устраивала военных из-за своего гражданского кузова. Необходимо особо отметить, что генштаб сухопутных войск вермахта, формируя техтребования

Автомобиль «Фольксваген тип 166» (Volkswagen Typ 166 (Schwimmwagen)). Современная фотография.

к автомобилю-вездеходу, вообще слишком высоко поднял планку, потребовав практически абсолютной проходимости – по бездорожью, снегу, песку и... воде. То есть речь шла уже об автомобиле-амфибии.

Такой автомобиль был создан Фердинандом Порше на основе агрегатов «кюбеля» VW82 и полноприводного VW87. Главной особенностью автомобиля «Фольксваген тип 128» (VW Typ 128) стал его водоизмещающий кузов. В испытаниях, проводившихся в 1940–1941 годах, принимали участие модели как с полным приводом, так и с приводом на одну ось. Первые серийные автомобили-амфибии «Фольксваген тип 128» поступили в инженерные войска. Впрочем, выпущено их было совсем немного, так как к этому времени уже был готов усовершенствованный вариант «Фольксваген тип 166» (VW Typ 166).

Эта машина имела укороченную до 2 м базу (у VW Typ 128 – 2,4 м), более компактный кузов и еще больше возросшую проходимость. Ее серийное производство велось в цехах завода «Фольксваген» в Фаллерслебене с осени 1942 года. В отличие от «Кюбельваген тип 82» (Kubelwagen Typ 82), кузова которого поступали на сборку с берлинского предприятия «Амби-Будд», кузова (или, как говорят применительно к амфибиям, – лодки), для 166-го изготавливались здесь же. Кузовной цех оказался наиболее пострадавшим в результате налета авиации союзников 5 августа 1944 года. Причем настолько, что о дальнейшем выпуске машины не могло быть и речи. Из накопившегося задела деталей удалось собрать лишь несколько десятков амфибий.

В общей сложности с 1942 по 1944 год было изготовлено 14 276 автомобилей «Фольксваген тип 166».

Конструкция амфибии

«Фольксваген тип 166» имел несущий четырехместный герметичный кузов открытого типа, который оснащался складывающимся тентом и откидывающимся вперед лобовым стеклом. Оппозитный 4-цилиндровый карбюраторный двигатель с верхним расположением клапанов и воздушным охлаждением располагался в задней части кузова. Он оборудовался масляным радиатором, терморегулятором и 6-вольтовой динамо-батарейной системой электроснабжения. Для охлаждения двигателя мощностью всего в 25 л. с. служил воздухозаборник, располагавшийся в кабине между задними сиденьями. Отработанный воздух выходил через решетки в верхней части заднего капота. Опять же из экономии места запасное колесо было вынесено наружу и закреплено спереди, тем самым обеспечивая

Амфибия «Фольксваген тип 166» (Volkswagen Typ 166 (Schwimmwagen)) в мирной жизни. Современная фотография.

нормальную развесовку по осям и в какой-то степени защищая носовую часть автомобиля. Здесь же спереди, внутри кузова, размещались два бензобака емкостью 24 и 26 л. Снаружи крепился различный инвентарь: лопата, весло, багор и т. д., даже глушитель торчал над задним капотом.

Однодисковая сухая муфта сцепления имела тросовое управление. Двухвальная 4-ступенчатая коробка передач была снабжена дополнительной понижающей передачей. В общем корпусе с КП размещалась коническая главная передача с кулачковым дифференциалом повышенного трения привода задних колес.

Передняя и задняя подвески были независимыми торсионными, что позволило сэкономить внутреннее пространство и упростить конструкцию кузова. Что же касается управляемости, то на скорости до 75 км/ч она была вполне сносной, а барабанные тормоза с механическим приводом хорошо держали на любой дороге.

Трехлопастный гребной винт, защищенный кольцом и антикавитационным козырьком сверху, устанавливался на откидной колонке. Такая конструкция предотвращала повреждение винта как при движении амфибии по мелководью, так и по бездорожью. Положение колонки изменялось с помощью цепи и рычага, располагавшегося в кабине. Вал винта приводился во вращение ведущим валом колонки, который при переводе ее вниз входил в зацепление непосредственно с коленчатым валом двигателя. Реверс гребного винта отсутствовал, не было и лебедки или какого-либо другого приспособления для самовытаскивания машины из воды или непролазной грязи. Видимо, небольшая масса автомобиля позволяла это сделать вручную с помощью веревки. Зато имелся насос для откачки воды из кузова.

Единственный, пожалуй, значительный недостаток амфибии – отсутствие водяного руля, на плаву она управлялась поворотом колес и делала это весьма неохотно.

Переправа войск СС на амфибии «Фольксваген тип 166». 1940-е годы.

Неофициальное прозвище

Автомобили-амфибии «Фольксваген тип 166» поступали главным образом на вооружение мотоциклетных батальонов войск СС, где пользовались высокой популярностью благодаря своей большей грузоподъемности и лучшей проходимости, чем мотоциклы. В ограниченном количестве эти машины поступали и в сухопутные войска вермахта. В немецких войсках они получили неофициальное и довольно банальное название Schwimmwagen – «плавающий автомобиль».

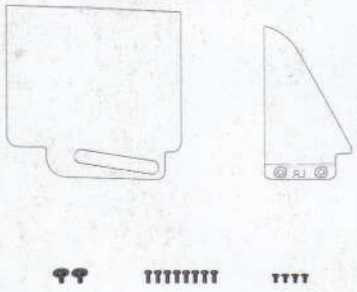
«Фольксваген тип 166» готовится форсировать реку. 1940-е годы.

Автомобиль «Фольксваген тип 166» (Volkswagen Typ 166 (Schwimmwagen)). Современная фотография.

В НОМЕРЕ 92

- ОКОНЧАТЕЛЬНАЯ СБОРКА ЛЕВОЙ ЗАДНЕЙ ДВЕРИ
- ВЕТЕРАН «ФОРД МОТОР»: ПИКАП СЕРИИ F

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ОПУСКНОЕ СТЕКЛО
- НЕПОДВИЖНОЕ СТЕКЛО
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2.© 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!